

Narzędzia wspierające transformację energetyczną

*Czy eko-konwersja może stać się polską
specjalizacją w ramach procesu transformacji
energetycznej?*



Styczeń, 2020

Według zapowiedzi rządu produkcja polskich samochodów elektrycznych może ruszyć w 2022-2023 roku. Jeszcze podczas zeszłorocznych targów ówczesny minister energii, zapowiadał, że zapadnie wybór co do jednej z 17 lokalizacji, a szacunkowy koszt budowy fabryki to 2 mld zł.

Wygląda na to, że realizację rządowych planów może wyprzedzić członek Zgorzeleckiego Klastra Energii....

Musimy zwrócić uwagę, że elektromobilność (w sensie produkcji pojazdów) nie powinna oznaczać wyłączenie produkcji nowych aut elektrycznych, ale patrząc efektywnie na gospodarkę, także wykorzystywanie eko-konwersji pojazdów. Eko-konwersja umożliwia wprowadzenie elektrycznego napędu do używanego spalinowego pojazdu z wykorzystaniem w 90% elementów istniejącego pojazdu. Mówiąc w kontekście efektywności procesu, musimy pamiętać o emisjach. Carbon footprint jest niski i praktycznie ogranicza się tylko, podobnie jak w nowych samochodach elektrycznych, do produkcji elementów technologii zasilania elektrycznego. Producenci globalni samochodów wskazują, że ich fabryki będą w coraz większym stopniu zasilane z OZE, ale w praktyce to poważne wyzwania dla takich podmiotów jak huty dostarczające stal i aluminium, czy dla dostawców części i komponentów. Wydaje się, że objęcie eko-konwersji podobnym pakietem zachęt, jaki obejmuje już nowe samochody elektryczne, pozwoli stworzyć nową specjalizację na rynku pojazdów i wykorzystać szanse w zakresie transformacji energetycznej.

Członek klastra zgorzeleckiego, firma Innovation AG podjęła się wyzwania jakim jest eko-konwersja i opracowała prototyp pierwszego polskiego auta terenowego o napędzie elektrycznym. Samochód testowany był już przez Lasy Państwowe, KGHM oraz sprawdzając swoją przydatność w ciężkich warunkach Kopalni Węgla Brunatnego Bełchatów - na terenie jej odkrywek (Kleszczów i Szczerców).

Sokół 4x4, o którym mowa to zmodyfikowana wersja doskonale znanego w środowisku pojazdów terenowych i specjalistycznych Land Rovera Defendera 110.



Waży on 2,2 tony. Auto jest zasilane baterią o mocy 85kWh, która pozwala przejechać około 300 kilometrów. Podstawową zaletą pojazdu jest jego bezemisyjność oraz cichy charakter pracy, a także możliwość modyfikacji podwozia, w zależności od potrzeb przyszłych użytkowników.

Jak wygląda porównanie (nowy elektryczny vs używany po eko-konwersji) dla użytkownika na przykładzie popularnego samochodu dostawczego - Renault Master?

- ✓ Renault Master 2016 rok (zakup ok. 40.000 brutto zł) ekokonwersja – 150.000 brutto 72kwh, zasięg do 180 km, moc ok 120 KM/330Nm
cena dla klienta: 190.000 zł brutto
- ✓ Renault Master Z.E. 2020
cena dla klienta: od 320.000 zł brutto
33kwh, zasięg do 120km, moc ok 76 KM/225Nm.

Podczas konferencji w Oławie (styczeń 2020), poświęconej nowej polskiej strategii klimatyczno-energetycznej, Ireneusz Zyska – Wiceminister Klimatu oraz Pełnomocnik rządu do spraw odnawialnych źródeł energii, deklarował, że w Polsce na Dolnym Śląsku powinna powstać dolina elektromobilności, czyli obszar gospodarczy, którego inteligentną specjalizacją jest elektromobilność (napędy hybrydowe, pojazdy niskoemisyjne, napędy wodorowe, ogniwa wodorowe).

Być może doskonałym uzupełnieniem specjalizacji doliny elektromobilności powinna stać się ekokonwersja?

Opracowanie: